

### *Bemærkninger til lovforslaget*

Ved lov nr. 296 af 6. juni 1984 blev ministeren for offentlige arbejder bemyndiget til at udbygge færgefarterne over Store Bælt med henblik på at udflytte jernbanetrafikken fra Nyborg til Knudshoved.

Den nærmere fastlæggelse af projektet skulle ske efter reglerne i den almindelige lovgivning herom, nemlig efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ifølge dennes bestemmelser fastlægges den nærmere udformning af anlægget af en ekspropriationskommission og ekspropriation kan derefter ske efter indhentet bemyndigelse fra ministeren for offentlige arbejder.

Ved en besigtigelsesforretning den 19. februar 1985 godkendte ekspropriationskommissionen det af anlægsmyndigheden (DSB) fremlagte projekt i sin helhed.

Det således godkendte projekt omfattede bl.a. et forslag til et overføringsanlæg for Storebæltsvej i Nyborg over den planlagte nye jernbanestrækning mellem Knudshoved og Nyborg. Dette delprojekt indebærer etablering af et firebenet vejkryds Storebæltsvej-Slipshavnsvej/Knudshovedvej umiddelbart syd for den nye banestrækning. Forslaget benævnes i det følgende »forslag I« og fremgår af indhæftede skitse.

Ved samme besigtigelsesforretning fremlagde anlægsmyndigheden på foranledning af Nyborg kommune et alternativt forslag til overføring af Storebæltsvej over den nye banestrækning. Dette forslag indebærer et overføringsanlæg for Storebæltsvej og tilsluttende veje omtrent i den nuværende vejføring, hvilket efter kommunens opfattelse vil indebære en større sikkerhed for de svage trafikanter end forslag I. Forslaget benævnes i det følgende »forslag II« og fremgår ligeledes af indhæftede skitse. Kommissionen foretrak forslag I, idet forslag II var ca. 7 mill. kr. dyrere.

Vejdirektoratet har ved brev af 25. juni 1985 udtalt, at forslag I er det bedste i vejteknisk, trafikøkonomisk og æstetisk henseende, medens forslag II er det bedste alene i trafikteknisk henseende. Efter forslag II vil der ifølge teoretiske beregninger

således i gennemsnit forekomme 1 personskadeuheld mindre hvert fjerde år end efter forslag I, hvor der i gennemsnit ifølge teoretiske beregninger vil forekomme 1 personskadeuheld hvert andet år.

Ved brev af 1. juli 1985 bemyndigede ministeriet for offentlige arbejder, jfr. § 14 i lov nr. 186 af 4. juni 1964 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, kommissarius til at lade foretage ekspropriation på grundlag af det af kommissionen ved besigtigelsen vedtagne projekt som helhed. For så vidt angår Storebæltsvejs skæring med den nye banestrækning ville ministeriet imidlertid også kunne godkende, at denne del af anlægget blev udført i overensstemmelse med det af Nyborg kommune foretrukne projekt, idet ministeriet havde lagt vægt på, at kommissionens grundelse for ikke at foretrække dette projekt beroede på anlægsudgifternes størrelse. Kommissarius blev anmodet om at foretage en fornyet prøvelse af denne del af projektet, inden ekspropriationen skulle ske.

Ved ekspropriationsforretningen den 26. august 1985 behandlede kommissionen på ny sagen på basis af anlægsmyndighedens og Nyborg kommunes synspunkter, men kommissionen fandt, at det måtte have sit forblivende ved den under besigtigelsesforretningen den 19. februar 1985 truffene afgørelse.

I anledning af flere henvendelser fra Nyborg kommune og de fynske folketingsmedlemmer til ministeren har sagen i oktober og november 1985 været behandlet i folketingets udvalg om offentlige arbejder, der i brev, dateret 6. november 1985 udtaler følgende:

»Udvalget har på sit sidste møde på ny drøftet spørgsmålet om vejføringen i Nyborg og har herunder vurderet de to forslag, der foreligger vedrørende Storebæltsvejens overføring over den nye jernbane.

Et flertal i udvalget (udvalget med undtagelse af det radikale venstres medlem) kan herefter indstille til ministeren, at det alternative projekt (forslag II) gennemføres.«